



# Россия и ВТО: драйверы в транспортной сфере



Наталья ТЕРЁШИНА  
Natalia P. TERESHINA

Владимир ЖАКОВ  
Vladimir V. ZHAKOV



*Терёшина Наталья Петровна — доктор экономических наук, профессор, член-корреспондент РАЕН, заведующая кафедрой «Экономика и управление на транспорте» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).  
Жаков Владимир Владимирович — ассистент кафедры «Экономика и управление на транспорте» МИИТ.*

**Вступление России в ВТО — отнюдь не завершение, а лишь ступень сложного и противоречивого подъема страны к новым экономическим высотам, закрепление подходящего места в мировой экономике и торговле. При сопутствующем этому усилении конкурентного давления на участников рынка транспортных услуг возникает потребность в большей четкости методических подходов к параметрам безопасности, качества и конкурентоспособности перевозок. С этой точки зрения авторы анализируют ситуацию с драйверами роста на транспорте, проблемы контейнеризации грузоперевозок, роль инноваций, а также ожидаемые отечественным бизнесом риски в отношении доступа на иностранные рынки.**

Ключевые слова : конкурентоспособность, интермодальные, мультимодальные контейнерные перевозки, Всемирная торговая организация, инновации на транспорте, международная торговля, железнодорожный транспорт, развитие, планирование.

**П**о мнению ряда исследователей, вхождение России в многостороннюю торговую систему на принципах ВТО не приведет к угрожающим последствиям для национальной экономики в целом, хотя и породит определенные проблемы в отдельных отраслях материального производства, сельского хозяйства, сферы услуг. При этом, отмечается многими, издержки будут вполне реальными и ощутимыми, они возникнут сразу после того, как правительство начнет выполнять обязательства, принятые в документах о присоединении к ВТО. Напротив, основная часть выгод и преимуществ носит ожидаемый характер, для их получения нужны лишь активная позиция России в ВТО и отношениях с торговыми партнерами, знание норм и правил многосторонней торговли, целенаправленное взаимодействие правительства и участников внешнеэкономической деятельности [1].

## ДРАЙВЕРЫ РОСТА НА ТРАНСПОРТЕ

Присоединение к ВТО создаёт для России возможности более полного взаимодействия с мировым хозяйством и участия в международной торговле по правилам, которые коллективно, на основе консенсуса, устанавли-

ливаются подавляющим большинством государств в рамках ВТО.

В условиях усиления конкурентного давления на участников рынка, если иметь в виду транспортные услуги, необходимо с большей четкостью увязывать в единой системе параметры безопасности, качества и конкурентоспособности перевозок.

Известно, что уровень технологической безопасности составляет фундаментальную основу экономической безопасности. Новая технология перевозок определяет не только новый порядок выполнения транспортных операций, но и выбор других транспортных средств, других предметов труда, других отношений с окружающей средой. Поэтому освоение принципиально новых технологий перевозок становится одновременно и следствием, и предпосылкой эффективного использования инноваций на транспорте.

В народном хозяйстве ныне известно около 250 так называемых «высоких технологий», основанных на фундаментальных научных открытиях и обеспечивающих резкое снижение удельных затрат ресурсов, коренное повышение качества продукции, экологическую чистоту и комплексную автоматизацию производства на базе современной элементной базы. При этом единичные машины, выполняющие отдельные операции, уступают место технологическим комплексам, обслуживающим весь производственный цикл, включая доставку готовой продукции потребителям.

Примером подобной технологии является мультимодальная перевозка, когда один оператор организует и отвечает за доставку груза (с применением контейнеризации, пакетирования) различными видами транспорта от места возникновения потока до места конечного потребления перевозимой продукции [3].

Основной рост объемов контейнерных перевозок будет происходить за счет растущего товарообмена между странами Азиатско-тихоокеанского региона и Европы, причем большая часть этого грузопотока может пойти транзитом через страны СНГ при создании необходимых технологических, нормативных, правовых и тарифных условий.

Россия по уровню контейнеризации существенно отстает от стран-лидеров, на железных дорогах он недопустимо мал (рис. 2)

и без наличия развитой инфраструктуры и новых транспортных продуктов в ближайшей прогнозируемой перспективе его не удастся повысить до мирового. Драйверами роста сегодня выступают высококонтейнеризованные грузы, в то же время в процесс перевозки недостаточно интенсивно вовлекаются другие контейнероприспособленные грузы. Вывод из оборота средне- и малотоннажных контейнеров увеличит сегмент рынка потенциально контейнеризуемых малых и средних отправок [6].

Таким образом, на российских железных дорогах существует значительный потенциал увеличения объемов контейнерных перевозок, прогнозируемый на отечественном рынке темп роста спроса на контейнерные перевозки будет превышать среднемировой показатель в среднем в 1,5 раза.

## **ПЛЮС КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ ВСЕЙ СТРАНЫ**

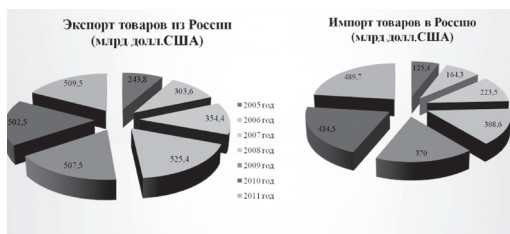
Основные грузопотоки контейнеров в России проходят через порты Балтийского моря и Дальневосточного бассейна. При этом в данный момент реализуются проекты увеличения мощностей контейнерных терминалов в портах к 2015 году на 50%. Сейчас сухопутные перевозки контейнеров, доставляемых в порты морским транспортом, преимущественно выполняются автомобильным транспортом. Причем в среднем они осуществляются на расстояния до 1000–2500 км и подразделяются на перевозки «первой мили» и «последней мили» [5].

Доля транзитных перевозок контейнеров в России неадекватно мала и не соответствует выгодному географическому положению страны как ключевой сухопутной составляющей международных транспортных коридоров. И главным ограничением роста объемов транзита является меньшая конкурентоспособность железнодорожных перевозок по критерию «цена-качество» по сравнению с регулярными морскими сервисами.

Соответственно ведущими направлениями для сферы контейнерного бизнеса в стране до 2020 года должны стать:

- **Развитие внутренних контейнерных перевозок.** При высокой рыночной доле железной дороги в перевозках на большие расстояния фактически игнорируется огромный потенциал роста в сегменте перевозок на расстояния менее 2000 км.





**Рис. 1. Место и роль России в системе международных экономических отношений.**

- Потенциальный дополнительный объем перевозок с учетом роста контейнеризации грузов: 3,5–5 млн ДФЭ;

- Рентабельность сегмента: умеренно высокая.

- **Экспортно-импортные перевозки.** Существующая их рыночная доля в 15% во многом обусловлена практически полным охватом рынка дальневосточного направления при низкой доле рынка таких перевозок в Европейской части России.

- Потенциальный дополнительный объем: 2,5–3 млн ДФЭ;

- Рентабельность сегмента: высокая.

- **Транзитный рынок (с учетом всех существующих и перспективных направлений перевозок).** С точки зрения бизнеса данный участок считается наиболее труднодоступным и высококонкурентным. Тем не менее он является чрезвычайно важным для России в геополитическом, геостратегическом и экономическом аспектах.

- Потенциальный реалистичный прирост: 0,5 млн ДФЭ;

- Потенциальный труднодоступный прирост: 1,5 млн ДФЭ;

- Рентабельность сегмента: обеспечивает прирост маржинальной прибыли.

Конкуренцию контейнерным железнодорожным продуктам составляют:

- **автомобильные перевозки:** маршрутная скорость 500–700 км в сутки, отправка по готовности, охрана в пути следования, доставка «от двери до двери», тарифы на расстоянии до 1200–2000 км ниже, чем железнодорожные;

- **морские перевозки:** маршрутная скорость 500–550 км в сутки, расстояния в 2–3 раза длиннее железнодорожных, стоимость перевозки в 1,5–2,0 раза ниже.

Оценки потребительских свойств железнодорожных контейнерных перевозок со стороны клиентов показали, что ключевыми факторами для них являются: а) до-

ступность парка платформ и контейнеров; б) уровень развития сети терминалов и их оснащение; в) стоимость комплексной услуги по перевозке грузов в контейнерах; г) надежность предлагаемого сервиса [4].

Следует отметить, что в целом уровень удовлетворенности стоимостью услуг значительно выше, чем их качеством. Ни по одному из элементов сервиса клиенты не оценили качество выше среднего, что свидетельствует о довольно низкой степени организации обслуживания контейнерных перевозок холдингом «РЖД». Наиболее проблемными с точки зрения клиентов элементами в этой сфере остаются стоимость терминальных, логистических и таможенных услуг, качество экспедирования грузов.

Для выполнения задач по росту объемов контейнерных перевозок и повышению уровня конкурентоспособности железных дорог при транспортировке контейнеро-пригодных грузов необходимо проводить политику, обеспечивающую:

- совершенствование технологий перевозок контейнеров, в том числе за счет внедрения нового подвижного состава;

- улучшение уровня информационного обеспечения перевозок;

- развитие и модернизацию терминальной инфраструктуры и станций, выполняющих существенные объемы переработки контейнерных отправок;

- повышение уровня взаимодействия и кооперации с партнерами по реализации логистических технологий и интермодальных схем перевозок;

- развитие линейки конкурентоспособных услуг и повышение их привлекательности для клиентов, совершенствование ценообразования и тарифов, системы продажи услуг, обратной связи с клиентами;

- более полное использование возможностей транзитного потенциала железных дорог;

- рост технической оснащенности перевозок скоропортящихся грузов.

## НЕТ КОНКУРЕНЦИИ БЕЗ ИННОВАЦИИ

Главной особенностью развития транспортного производства считается цикличность, заключающаяся в смене периодов эволюции (модернизации) качественными скачками, революциями.

Чем глубже преобразования, тем больше времени и средств уходит на создание и освоение нововведений, хотя при этом неизбежно больше и эффект на их завершающей стадии. Основные затраты несет транспортное машиностроение, а главные результаты получают транспортные организации, применяющие новую технику, и вместе с ними пользователи транспортных услуг как в России, так и за рубежом.

Выделим три формы инновационного развития:

1. Смена моделей в рамках одного поколения транспортной техники и одного направления организации перевозок (модели паровозов, тепловозов, электровозов, поршневых и реактивных самолётов, автомобилей и т. д.);

2. Смена поколений транспортной техники и технологии в пределах одного направления (замена поршневых самолётов реактивными, паровозов тепловозами и т. д.);

3. Появление принципиально новых (основанных на научных открытиях) направлений совершенствования транспортной техники (поезда на магнитной подушке, суда на воздушной подушке, термопланы, пневмоконтейнерный трубопроводный транспорт), технологий перевозок (мульти-модальные смешанные перевозки) и управления на различных видах транспорта.

Циклы развития транспортного производства связаны с изменением форм его организации и управления, а также методов подготовки кадров. Изменяются экономические свойства нововведений. При первичной механизации экономия живого труда сопровождалась увеличением затрат общественного. При обновлении поколений и направлений техники снижается ресурсоёмкость конечного продукта. Усложняется структура цикла: на первом этапе требуются крупные капиталовложения в перестройку и коренную модернизацию комплекса транспортного машиностроения и производства конструкционных материалов; на втором — преобразуются технология и структура производства у потребителей новых видов транспортной техники; на третьем — затраты начинают окупаться; и здесь особенно важны фирменные ремонт и обслуживание новых технических средств транспорта.

Рассматривая транспортные компании, следует отметить, что продолжительность

освоения транспортных средств предопределяет восприимчивость машиностроения к нововведениям, мобильность перехода от производства одного поколения техники к другому, а внутри поколения — способность создать прогрессивное семейство транспортных средств с нарастающими техническими параметрами, все более экономящими трудовые и материальные ресурсы.

Качественная модель поколения транспортной техники представляет собой совокупность признаков, наиболее полно отражающих функциональные, конструктивные и технологические показатели образцов, создаваемых с использованием фундаментальных и прикладных научно-технических достижений в течение прогнозируемого промежутка времени. При этом признаки поколений техники взаимозависимы и взаимообусловлены. Переход к каждому последующему этапу развития предполагает непрерывное совершенствование всех без исключения свойств, освоенных в предыдущий период. С учетом поколенческой преемственности в основу классификации транспортных средств может быть положено именно сопоставление их функциональных, конструктивных и технологических признаков [2].

Наряду с общепринятыми оценками качества продукции при формировании конкурентных преимуществ целесообразно ввести понятие научно-технического уровня технических средств, определяющее степень их соответствия современному или прогнозируемому поколению техники (отстаёт, соответствует или превышает). Под базовым транспортным средством каждого из поколений понимается модель, наиболее полно удовлетворяющая требованиям, которые предъявляются к данному поколению.

Выявление базовых технических средств прогнозируемого поколения и их конкурентных преимуществ позволяет эффективно управлять разработкой и производством инновационной продукции за счет максимальной концентрации ресурсов научно-технического потенциала, а также целенаправленной отработки актуальных научно-технических, экономических и организационных решений.

Опережающее создание и производство базовых технических средств усиливает воздействие системной и предметной унифика-







ции функциональных, конструктивных и технологических моделей на последующие модификации уже существующих средств.

Жизненный цикл поколения транспортных средств — это временной промежуток, охватывающий совокупность взаимосвязанных процессов создания и эксплуатации техники от начала стадии научно-обоснования конструкции и до окончания срока ее использования. При этом этапы, свойственные поколению определенного вида, нельзя отождествлять с жизненным циклом базового транспортного средства, поскольку после создания такого изделия обычно появляется еще ряд его модификаций.

Возможность моделирования стадий жизненного цикла и распределения затрат помогает обеспечить перспективную концентрацию научно-технического потенциала на участках, требующих модернизации и адаптации к условиям ВТО.

## НОРМЫ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Как полноправный член ВТО Россия приобретет право участия в дальнейшей разработке норм и правил международной торговли и обеспечения своих национальных интересов в этой сфере.

Членство в ВТО, наряду с прочим, связано с приведением национального хозяйственного и внешнеторгового законодательства в соответствие с нормами многосторонних торговых соглашений. Это является важным шагом в направлении совершенствования национальной правовой системы, ее сближения с мировой практикой, упрочения рыночных правил и развития конкурентной среды в российской экономике.

Снижение таможенных тарифов по отдельным согласованным позициям предполагается осуществлять постепенно в течение переходных периодов продолжительностью от одного до семи лет. В ближайшие 3–4 года ожидаются снижение ставок до 5–6% и частичное открытие рынка химических товаров, бумаги и изделий из нее. В следующие три года возможны отмена пошлины на компьютеры, средства их производства и элементную базу, заметное снижение или отмена пошлин на технологическое, строительное, научное и измерительное оборудование. Намечается открытие рынка легковых автомобилей в результате снижения пошлин

с 25 до 15% и гражданской авиатехники, пошлины на которую могут упасть с 20 до 7,5–12,5%.

Снизятся, как полагают специалисты, ставки на лекарства с 15 до 5–6,5% и лекарственные субстанции до 2–3%, будут отменены сборы за медицинское оборудование. То же самое касается пошлин на шерсть, текстильное, кожевенное и меховое сырье, послабления явятся частью программы поддержки российских текстильщиков и обувщиков. Ставки пошлин на обувь, бытовую электронику и электротехнику планируется перевести на платёжеспособный уровень, что позволит исключить «серые» и «черные» схемы импорта. После присоединения к ВТО средневзвешенная ставка пошлин упадет примерно на 3% — с 10,2 до 6,9%.

При грамотном формировании торговой политики Россия сохранит возможность применения инструментов поддержки национальных товаропроизводителей, включая защитные, антидемпинговые и компенсационные меры, субсидии. Не возникнет препятствий и для проведения политики регулирования цен на товары и услуги, в том числе на природный и сжиженный газ, при соответствующем совершенствовании правового поля и уровня юридического сопровождения [6].

По итогам переговоров по доступу на рынок услуг Россия приняла обязательства по 116 секторам. В отношении 30 из них не будут устанавливаться количественные ограничения на иностранное присутствие на рынке или вводиться ухудшающие условия для конкуренции со стороны иностранных поставщиков услуг по сравнению с российскими. В 44 случаях охват обязательств является более узким, чем предусмотрено нормами ВТО. Практически полностью выведены из-под обязательств ключевые сектора услуг, связанные с добычей, переработкой, **транспортировкой сырья, энергетических ресурсов, авиационного и железнодорожного транспорта, деятельностью портов (за исключением погрузочно-разгрузочных работ) и аэропортов**, а также ряда других важных участков отечественной экономики.

Сохранена возможность ограничительных мер в тех секторах, где деятельность иностранных компаний на данном этапе не ограничивается.

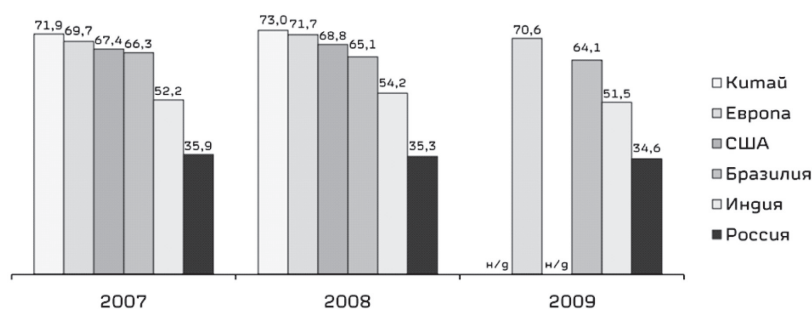


Рис. 2. Уровень контейнеризации грузовых перевозок в различных странах мира.

Таким образом, в результате переговоров и достигнутых соглашений в полной мере реализована принципиальная позиция, предусматривающая сохранение всех действующих инструментов регулирования иностранного присутствия на внутреннем рынке страны в объеме, требуемом для поддержания конкуренции и обеспечения благоприятного доступа российских потребителей к современным услугам [7].

## ЦЕЛИ НЕ ИСКЛЮЧАЮТ РИСКОВ

Предполагается, что, став членом ВТО, Россия существенно укрепит свои позиции в международной торговле. Изменится и образ страны как привлекательного объекта для прямых иностранных инвестиций в связи с укреплением правовой системы на основе общепринятых правил и предсказуемости обстановки в национальной экономике. Расширятся возможности российских компаний для инвестиций за рубежом, что в конечном итоге будет способствовать укреплению конкурентоспособности российского бизнеса.

## ОСНОВАНИЯ ДЛЯ НАДЕЖД

Торговая политика страны, система регулирования внешнеэкономической деятельности должны быть направлены на поддержку широкого участия российского бизнеса, причем не только крупного транснационального, в международной торговле и инвестициях. Бизнесу нужна помощь в организации экспортных каналов, создании правительственных и частных институтов содействия внешнеторговой деятельности, внедрении современных управленческих механизмов, связанных с торговлей. Следует систематически отслеживать влияние изменений в торговой политике и тор-

говом режиме страны на экономическое и социальное благополучие населения, бизнеса, отдельных регионов и территорий. Для этой цели может быть учрежден и специальный независимый орган, который будет давать объективную оценку мерам правительства и их последствиям.

Вступление России в ВТО — это отнюдь не завершение, а лишь ступень сложного и противоречивого подъема страны к желаемым вершинам, закрепление подходящего ей места в мировой экономике и торговле, обещание справедливых и взаимовыгодных отношений со всем миром. Подобный угол зрения помогает сохранить не только общий позитивный настрой, но и обосновать реальные экономические цели в формирующихся новых отраслевых условиях.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник / Под ред. Н. П. Терёшиной, Л. П. Левицкой, Л. В. Шкуриной. — М.: Учебно-метод. центр по образованию на ж.-д. транспорте, 2012. — 534 с.
2. Терёшина Н. П. Демонстрация, дерегулирование и конкурентоспособность железнодорожного транспорта России. — М.: МИИТ, 2009. — 243 с.
3. Терёшина Н. П., Шобанов А. В., Рышков А. В. Управление конкурентоспособностью железнодорожных перевозок. — М.: ВИНТИ РАН, 2005. — 240 с.
4. Терёшина Н. П., Жаков В. В., Миненко Ю. А. Транзитный потенциал Транссиба// Мир транспорта. — 2010. — № 3 (32). — С.172–181.
5. Концепция комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД». — М., 2012.
6. Горбунова О. А., Минченкова И. В. ВТО: основы функционирования и проблемы присоединения России: Учеб. пособие. — М.: Дашков и К°, 2010. — 152 с.
7. Дунаев О. Н. Развитие логистики в условиях присоединения России к ВТО. Выступление на ежегодном форуме «Логист.ру/2012». 06.07.2012. Электронный ресурс: <http://www.tamognia.ru/people/articles/detail.php?ID=1615996> (доступ 1.03.2013).
8. Терёшина Н. П., Подсорин В. А. Инновации и конкурентоспособность//Мир транспорта. — 2012. — № 4 (42). — С.82–89.

